Diario del Comercio

ÓRGANO DEL PARTIDO LIBERAL DINÁSTICO

AÑO IX

REDACCION
Rambla de Castelar, 29, bajos
ADMINISTRACION
Calle de Fortuny, 4, imprenta

Tarragona: Miércoles 27 de Mayo de 1903

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
En toda España, CINCO pesetas trimestre.
En el extranjero, 15 pesetas trimestre.
Pago adelantado
Remitidos y anuncios á precios convencionales.

NÚM. 6550

MEMORIA

acerca del proyecto de convertír el puerto de Tarragona en desembarcadero y depósito de ganado vacuno procedente de la República Argentina.

Un estudio detenido de la forma en que se desarrolla en España el negocio de las carnes vivas destinadas al consumo, llevado á cabo durante el año último por encargo del Gobierno de la República Argentina, dió por resultado adquirir la conviccion de que el precio actual de la carne en los diversos mercados de la Peninsula que se reputa excesivamente elevado, solamente puede abaratarse, mediante la importacion de animales, procedentes de paises que puedan desprenderse de ellos en condicionos económicas tan favorables, que aun recargados con el elevado coste del transporte maritimo, derechos adauneros á la introduccion, y demás, permitan no obstante, ser entregados aquí al consumidor á precios mucho más limitados que las reses criadas en la peninsula.

Entre los paises que pueden proveer á España de carnes, en condiciones económicas favorables, ninguno las reune tan ventajosas como la República Argentina, que, con un capital ganadero de 35.000.000 de animales vacunos y 140.000.000 de lanares, puede disponer despues de bien llenadas las necesidades de su consumo, de fuertes lotes destinados á la exportación.

El negocio de exportacion de animales, ya vivos, ya congelados ó sencillamente enfriados, viene llevándolo á cabo desde hace muchos años la República Argentina, y su principal marcado consumidor ha sido siempre Inglaterra, y posteriormente las posesiones inglesas del Sud de Africa.

En vista de las elevadas cotizaciones que las carnes de consumo tienen en nuestra peninsula, los exportadores argentinos, han efectuado ensayos por medio de diversas remesas de animales, que han desembarcado: unas en el puerto de La Coruña, otras en el de Barcelona y otras en el de San Sebastian.

Cual haya sido el resultado económico de dichas expediciones, no puede precisarse con exactitud, porque, llevadas á cabo por particulares, estos se han reservado, como es natural, todos aquellos datos que pudieran afectar á sus intereses.

El hecho sin embargo, de que la iniciativa no haya prosperado, y que la corriente de negocios iniciada no haya seguido en desarrollo, dan la presuncion que el resultado material obtenido en esta clase de negocio, no ha correspondido á las esperanzas de los que los emprendieron.

Era necesario entonces, estudiar las causas que habian conducido á este resultado, y esto se hizo por encargo del Gobierno Argentino, llegando á adquirirse la conviccion despues de un detenido estudio, y de un prolijo examen de la mayor parte de los puertos españoles; y de haber consultado á un gran número de personas competentes en esta clase de negocios, de que la causa primordial del fracaso, ha estribado en que: los importadores de animales no han podido disponer de ningún depósito convenientemente instalado en un puerto cómodo y de fácil acceso donde pudiesen permanecer los animales el número de dias necesarios para la venta ó contratacion de aquellos sin apresuramientos, y por lo tanto sin la exposicion á quebrantos seguros que representa una liquidacion casi forzosa, por la imposibilidad de poder guardar el ganado en buenas condiciones.

El análisis de los hehos que dejamos apuntados, y la convicción por otra parte de que montado el negocio importación de carnes á la peninsula en forma que permita que el ganado vivo pueda permanecer en depósito en condiciones de comodidad é higiene que alejen todo peligro ó riesgo de pérdidas materiales de peso y salubridad, durante el tiempo necesario para que las operaciones de transacción y reexpedición de las reses á los puntos de consumo puedan tener lugar de una manera adecuada y conveniente á esta clase de practicas mercantiles, dieron origen á la idea de construir unos Corrales ó Depósitos y un Desembarcadero para el ganado, en punto conveniente y adecuado de uno de los puertos de la peninsula, que, ya por sus condiciones especiales de situación, ó por consideraciones de otro orden que fueran dignas de tenerse en cuenta, ofreciese facilidades para establecer allí los servicios que requiere el negocio mercantil de que se trata; y sometida esta idea á la consideración de importantes capitalistas y exportadores de Buenos Aires, encontró la mas favorable acogida, esperando tan solo para poder ser llevado á la práctica, el que pueda obtenerse la concesión de los terrenos necesarios en punto conveniente de un puerto Español, para instalar aquellos Corrales ó Depósitos en condiciones económicas aceptables.

Pocos son los puertos del litoral español que puedan ofrecer las ventajas y comodidades, que requierense para la instalacion de una obra de la índole de la que se trata; pues unos por su excesivo movimiento mercantil, otros por su situacion poco conveniente, y los mas por la carencia de local ó terrenos apropiados para la instalacion de los corrales, no resultan apropiados al fin que nos proponemos; pero existe un puerto, entre el reducisimo número de los que son susceptibles de adaptarse á esta idea, en el que concurren circunstancias muy especiales, favorables por todo extremo á la idea que perseguimos, cuyo puerto es el de Tarragona.

Este puerto está en inmejorables condiciones para venir á servir de depósito central para la importacion de ganado vivo procedente de la República Argentina, porque tiene libre y en condiciones apropiadas, la zona de terreno suficiente para que en la misma puedan efectuarse las construcciones que son necesarias para el negocio que se va á iniciar, y que está calculado bajo la base de mantener en depósito un *stock* permanente de animales vacunos vivos, que puede alcanzar á 2.000 cabezas, el cual, renovado periódicamente, permita abastecer una parte de las necesidades del consumo de una zona que abarque como puntos extremos: Barcelona al Norte, Madrid al Oeste y Valencia al Sud, zona enlazada como es sabido, á Tarragona, por diversas vias férreas.

Del depósito central establecido en el Puerto de Tarragona, se efectuaran por ferro carril, las necesarias expediciones á las diversas capitales y poblaciones de importancia comprendidas en la zona mencionada.

La realización de este proyecto, no entraña ningun peligro para la ganaderia nacional, por que aun llevado á su maximum de desarrollo, ó sea, á la importacion mensual de 2.000 cabezas, solamente se alcanzaria á poder subvenir á la *décima parte* de las necesidades del consumo de la zona expresada que pueden calcularse en más de 20.000 cabezas de ganado vacuno por mes, teniendo en cuenta que solamente Madrid consume por término medio 7.500 por mes, Barcelona 7.000, Zaragoza 900, Valencia 300, Tarragona 120 y quedan aun poblaciones de importante consumo y fácil acceso por ferrocarril como Reus, Vendrell, Valls, Lerida, Tortosa, Castellon de la Plana, Villanueva y Geltrú, etc.

En realidad pues las carnes procedentes del depósito de Tarragona, vendrian solamente á servir de regulador de los precios evitando las cotizaciones exajeradamente elevadas.

Las ventajas que al puerto y poblacion de Tarragona reportaria la realizacion del proyecto se aprecian á primera vista con solo observar en conjunto la índole del negocio que se trata de implantar, el cual dará margen, á un activo movimiento comercial que se desarrollará en esta poblacion una vez el negocio en plena explotacion.

La Junta de Obras del Puerto tendrá como es consiguiente, un aumento muy importante en concepto de ingresos por el elevado número de buques que llegarán llevando en sus cubiertas los animales.

Como estos solo en una parte insignificante han de quedar en Tarragona, cuyo consumo mensual solo asciende como se ha dicho á 120 por término medio por mes, la reexpedición de los restantes al interior del territorio, deba dar forzosamente motivo á un sinnúmero de operaciones dentro la zona destinada en el Puerto para las lineas férreas, que ocuparán un buen número de brazos y mantendrán una actividad constante, harto necesaria en Tarragona.

Aun limitando el negocio de momento, á lo que se ha proyectado que es: la importacion de animales vacunos para el consumo, el hecho de ser Tarragona el depósito central, convertirá la ciudad en un mercado permanente de esta clase de animales, que hará afluir un buen contingente de compradores y de intermediarios.

Si á esto puede añadirse, como es propósito que suceda que aprovechando los mismos vapores que conduzcan el ganado vacuno, se vaya ensayando la introduccion de ganado caballar y equino, se pueden llegar á establecer ferias mensuales permanentes de esta clase de ganado, que atraerian los innumerables interesados que, como es notorio, acuden siempre á esa clase de ferias donde quiera que se celebren.

La realizacion del proyecto, llevaria aparejada además, la casi seguridad de iniciarse un activo intercambio de productos entre España y la Argentina por el puerto de Tarragona, que hoy es imposible establecer por falta de una comunicacion regular y directa.

Los buques que por razon de sus contratos, tuviesen que venir á Tarragona á desocupar sus cubiertas de los animales, tendrian una gran conveniencia y una economia evidente, en aceptar en Buenos Aires carga de bodega: cereales, cueros, sebo, etc. de los que van frecuentes cargamentos á Barcelona, para ser descargados en nuestro puerto.

Asimismo podrian tomar para su regreso á la Argentina, cantidades parciales de carga: vinos, aceites etc, que actualmente los comerciantes de Tarragona, Reus etc., se ven obligados á enviar á Barcelona para su embarque.

Es evidente que el beneficio material que se señala para el puerto, lleva aparejado el beneficio de la poblacion de Tarragona y de la provincia entre toda vez, que por un cúmulo de circunstancias que seria prolijo enumerar, repercutiran indudablemente en toda la provincia, las ventajas que por efecto de esta mejora, se obtengan en el puerto y en la capital.

La empresa en proyecto, es tambien beneficiosa para el Estado, porque es indudablemente de un interés público, procurar el abaratamiento de los artículos de primera necesidad y si bien el radio de union de la empresa tiene forzosamente que ser limitado, por no ser conveniente dar de momento más amplios horizontes al negocio, no es por esto menos digno de ser tenido en cuenta, y de que se le preste todo el apoyo que requiere tan importante mejora.

En el terreno fiscal, la nueva empresa, alcanzando al desarrollo á que aspira momentaneamente, ó sea la importacion de 2000 animales por mes, producirá un ingreso anual en concepto de derechos de aduanas de 960.000 pesetas (24.000 animales á 40 pesetas), suma que puede elevarse, si en vista de los resultados, aumenta la importación de animales, á una cifra mucho más considerable prestándose con ello un importante auxilio al Tesoro Nacional, harto necesitado de ello por desgracia.

Para la realizacion del pensamiento que á grandes rasgos queda expuesto en las consideraciones que anteceden, se hallan ya dispuestos la voluntad y el capital de la empresa que intenta llevarlo á cabo, y solo falta para que tan importante mejora llegue á vías de hecho, que presten su concurso á tan laudable propósito, las personas y entidades que por razon de su cargo y autoridad, son llamadas á resolver acerca del punto principal en que se basa el proyecto, cual es, la concesion de la zona de terrenos necesarios para el emplazamiento de la obra que se propone en el adjunto proyecto y de cuya descripcion vamos á ocuparnos.

La realización de las obras del puerto de Tarragona en la parte que afecta al muelle de riba ó de costa, han dado por resultado, como ya se proponía en el proyecto, el avance de la costa hacia el mar retirando la linea de las aguas hacia el interior del puerto ganando por lo tanto una zona importante de terrenos, que alcanza una latitud no inferior á 90 metros en toda la extension alcanzada por el nuevo espacio que determina el emplazamiento del muelle de costa por la parte del mar.

Antes de la ejecución de las obras, esto es, cuando era playa de pescadores lo que hoy es muelle de Costa, las aguas del mar, lamia el terraplen de la via de Valencia á Tarragona, y nemas de una ocasión las olas ocasionaron desperfectos y daños de consideración en la indicada vía, lo cual demuestra, que el mar invadia completamente toda la zona de terrenos comprendida entre el barrio del «Serrallo» y el muelle de Levante, teniendo por limite en tierra, el terraplen de ferrocarril antes mencionado, el cual, no habiendo modificado su situación, ó emplazamiento, se encuentra hoy á la distancia de más de 10 metros de las aguas del puerto.

Esta zona, que alcanza una longuitud superior de 500 metros, son terrenos ganados al mar, merced á las obras del muelle de Costa, y por lo tanto, pertenecen al dominio del Estado, cuyos intereses representa y administra en el puerto de Tarragona la Ilustre Junta de Obras, es la que en nuestro concepto, puede disponer y acordar acerca del destino que debe darse á los terrenos de que se trata, y estudiar y proponer la forma como deben utilizarse, al objeto de que tengan la mejor aplicacion posible, respondiendo á fines que resulten beneficiosos al puerto, á Tarragona y al Estado.

Obedeciendo á este criterio, se redactó por el Ingeniero Director de las obras, y por acuerdo de la expresada Junta, allá por los años 1892 al 94, un proyecto de urbanización del muelle de costa, en cuyo proyecto se estudió de manera muy detenida, la distribución y aplicacion mas conveniente y provechosa, de toda la extension de terrenos ganados al mar.

La distribución de las distintas fajas de terreno debió hacerse sin duda alguna, teniendo en cuenta las necesidades de cada uno de los servicios inherentes al puerto, y tras de un maduro examen, se propuso en el proyecto: distribuir en fajas longitudinales paralelas á la arista del muelle y de los anchos convenientes, las distintas zonas que para cada uno de los servicios se consideraron necesarias y en tal concepto, se destinaron por orden correlativo á partir desde la arista del muelle, una zona para gruas, otra ó sea la segunda, para tinglados ó almacenes, ó más bien dicho, muelles altos para depósito de mercancias y demás articulos ya sean procedentes de la importación ó ya destinados á la exportacion; la tercera zona ó faja, se destinó al emplazamiento de vías férreas á fin de que por ellas pudieran circular los vagones de las distintas compañias que explotan los ferrocarriles que tienen término y origen en Tarragona, y que por la proximidad de las estaciones al puerto les es facil hacer las maniobras necesarias para que su material de carga, tome y deje las mercancias directamente sobre los indicados muelles; la cuarta zona, se destinó á calzada para el tránsito rodado de toda especie, con acceso á los muelles ó depósitos, y la quinta y última zona, se destinó á la edificacion urbana ó de grandes almacenes (Docks) con destino al comercio en general.

De los 90 metros de anchura total que mide la extension de terrenos ganados al mar, se destinaron 50 metros á los cuatro servicios primeramente mencionados, y los 40 metros restantes, se reservaron para el destino expresado en quinto lugar, ó sea para la edificacion de almacenes.

Tanto la Direccion facultativa como la Junta de las Obras del Puerto, al redactar el proyecto de urbanizacion, y proponer á la Superioridad la aprobacion de las obras proyectadas, entendieron que debian juzgarse como de ejecucion inmediata las comprendidas bajo los cuatro primeros conceptos ó sean: zona de gruas, zona de tinglados, zona de vias y zona de calzada, defiriendo como de necesidad mediata, las obras del concepto quinto ó sea la de los *docks*, para cuando las exigencias del comercio asi lo requiriesen; y convencida la superioridad de que asi debia juzgarse de las obras proyectadas, aprobó la proposicion de conformidad con lo acordado por la Junta y por la direccion facultativa del puerto, y en su virtud, se ejecutaron las obras comprendidas en el proyecto las cuales fueron terminadas hace algunos años.

Por desgracia para la vida comercial de Tarragona y su puerto, no anduvieron desacertados la Junta y el Ingeniero al juzgar que no era de necesidad inmediata la edificacion de grandes almacenes pues la trista realidad ha venido á demostrar, que tampoco eran imprescindibles las obras ejecutadas, toda vez que apenas si prestan servicio alguno en la actualidad; tal es el estado de decadencia y paralizacion de la vida mercantil de esta poblacion, digna por cierto de mejor suerte, dadas sus envidiables condiciones de situacion y posicion geográfica; pero, de una parte la desaparicion casi absoluta de los viñedos y la depreciacion de los caidos base principal de la extinguida riqueza de la comarca de Tarragona, y de otra la proximidad del puerto de Barcelona, centro comercial que absorba casi por completo todo el movimiento mercantil de Cataluña, han determinado la suerte del puerto de Tarragona, el que no obstante poseer mucho mejor fondeadero que ningun otro del litoral de Levante, apenas si recibe en la actualidad la visita de alguno que otro barco de cabotaje, que, tomando ó alijando en breves horas la poca carga que importa ó exporta, huye precipitadamente de estas aguas en donde solo se respira desolacion y miseria; y he aquí explicada la causa, de que, aquella zona de 40 metros de anchura y 500 metros de longitud que se creyó un dia que seria poblada de grandes edificios que nacieran al calor de la vida y movimiento del puerto, se encuentre aun sin

cumplir su mision, y así continuará por tiempo indefinido, si no se procura darle otro destino más adecuado á las circunstancias que hoy concurren á Tarragona y su puerto, cada dia mas decadentes una y otro, sin que se vislumbre ningun horizonte de regeneracion y prosperidad en su riqueza, tanto absoluta como relativamente considerada.

Ya pues que el puerto, no ha podido dar vida á la urbanizacion del muelle de costa, y que por esta causa hay que renunciar en absoluto á utilizar la zona de 40 metros destinada á los grandes almacenes ó edificaciones urbanas, entendemos que debe tratarse de invertir los terminos del problema, y ver, si dando á dichos terrenos una aplicacion distinta de la que concibió la Junta y la direccion de las obras del puerto, cuya aplicacion responda á fines plausibles, que ofrezcan al propio tiempo garantias de seriedad y horizontes de riqueza, que puedan determinar el que, Tarragona y su puerto, salgan de la postracion y abatimiento en que hace muchos años yacen sumidos, sin esperanza de que cual otro Fénix puedan resurgir de sus cenizas.

Hemos de convenir en que, ni la Junta de Obras del puerto ni el Estado á quien ella representa en sus funciones administrativas cerca de esta parte las obras públicas, no pueden ni deben conformarse, en que aquellos terrenos de la zona que se destinó para almacenes continuen estando improductivos, y siendo un testigo elocuente de la pobreza é inaccion del puerto de Tarragona.

Si la Junta encontrase medio de cambiar la suerte de aquellos terrenos convirtiéndolos de páramo desolado como lo son ahora, en oasis floreciente y productivo como pudieran serlo, á buen seguro que no omitiria sacrificio alguno, de cualquier clase que fuera, para llegar á fin tan deseado y plausible. Cualquier gasto que en este sentido acometiese lo haria con el mayor gusto con la sola idea de proporcionar algun beneficio á la poblacion de Tarragona, y á los intereses del puerto que administra mereciendo sin duda alguna por tan laudable conducta el agradecimiento de los habitantes de la poblacion, y el aplauso de la Superioridad.

Con miras elevadas, y con el deseo de que redundasen en beneficio de los intereses generales de la region y de los particulares del puerto, acometió la Junta las obras del proyecto de urbanizacion que ha llevado á cabo, encontrándose al final de tantos desvelos y de tales sacrificios pecuniarios, con que la obra ha resultado esteril por falta de elementos que le den vida; y es triste considerar que á pesar del esfuerzo realizado y no obstante la inversion de una cuantiosa suma en la ejecucion de aquellas obras, se haya venido á parar á que hoy en dia no son utilizadas para el objeto á que se les destinó, gracias al estado de postracion en que se encuentra el movimiento mercantil del puerto de Tarragona.

Si después de lo ocurrido con las obras ejecutadas se tratara de inducir á la Junta, á que invirtiese nuevas y considerables sumas en obras de análoga índole á las descritas, tratando con ellas de completar la idea de urbanizacion del muelle de costa, acometiendo edificaciones en la zona de que se trata, sin ofrecerle al propio tiempo la garantia de que el sacrificio pecuniario que se realizara pudiera obtener la compensacion consiguiente, ya sea de una manera directa traducida en nuevos ingresos para el tesoro del puerto ó ya indirectamente en beneficio de la poblacion á cuyos intereses hermanados con los generales del Estado obedece la presencia de esta importante obra pública, comprendemos que tanto esta Corporacion administrativa como el Estado se opusieran á realizar nuevos gastos que no llevarian en si aparejada la seguridad del beneficio, y en tanto continuaria indefinidamente el actual estado de cosas encontrándose aquellos terrenos completamente abandonados sin provecho propio ni ageno y sin esperanzas siquiera de que en tiempos próximos ni remotos pudiera cambiar la faz del asunto; pues dada la marcha progresiva que por el sendero de la decadencia sigue recorriendo el porvenir de este puerto y su comercio, no cabe duda que cada dia se ve más lejana su rehabilitacion.

Esto sentado, y partiendo del principio de que los terrenos de que se trata no serán nunca utilizados por la Junta de Obras del puerto ni de ellos podra sacar beneficio alguno, muy apesar suyo, cualquiera solucion que haga variar estos pesimismos debe ser aceptada desde luego por la Junta y por la superioridad, siempre que se ofrezcan las suficientes garantias de que no han de quedar defraudadas las esperanzas de la Junta y las legítimas aspiraciones de Tarragona, y de que desde luego desaparezca toda sospecha de que pudieran sufrir menos cabo ó lesion los intereses públicos y de los particulares, sino que por el contrario se tenga la seguridad mas absoluta de que unos y otros hayan de resultar beneficiados.

Tal solucion entendemos que está dada, con la realizacion del proyecto que se trata de llevar á cabo, el cual consiste en la ocupacion temporal de la expresada zona de terrenos de 500 metros de longitud por 40 de anchura con destino á la construccion de unos grandes corrales sistema americano para el depósito de ganado vacuno y de otra especie que pueda importarse de la República Argentina, para el abastecimiento y consumo de la zona de la peninsula que ya queda descrita en la primera parte de esta Memoria; y para que esto tenga lugar, ya hemos dicho en otro sitio de este documento que solamente es necesario que la Junta de Obras y la Superioridad acuerden conceder al peticionario la autorizacion necesaria para ocupar dichos terrenos y ejecutar las obras que se proponen en el adjunto proyecto que sumariamente vamos á desbir.

Las obras consistirán en cerrar con una fuerte valla de madera toda la zona de terrenos que estaba destinada á la edificacion de almacenes la cual mide una longitud de 500 metros en sentido paralelo á la costa, y un ancho de 40 metros en sentido normal á la anterior dimension.

Dicho espacio se distribuirá en dos series de corrales, en numero de 33 á cada lado, separadas estas series por un pasadizo ó corredor de 3 metros de anchura, y de toda la longitud de la zona de terrenos, ó sea de 500 metros.

Todos los corrales serán rectángulares de igual superficie, la cual esta dada por las dimensiones de sus lados que son 15 metros en el sentido de la mayor longitud de la zona y 18'50 metros en sentido normal á esta, ó sea en el de la anchura.

Próximamente en la parte central de la zona ó sea á la mitad de su longitud y ocupando la superficie de cuatro corrales, dos de cada lado del pasadizo de manera que se correspondan, se construirá un piso elevado ó altillo, que servirá para almacenar el heno ó forraje que juntamente con el ganado se importará de Argentina, á fin de que los animales no sufran perturbacion alguna en su salud á la llegada á la Peninsula, por efecto del cambio de alimentacion. En el indicado piso alto ó almacen de forraje podrian almacenarse 3885 metros cubicos del expresado vegetal que seco, bien acondicionado, pesa por término al rededor de 300 kilos por metrocubico, desprendiéndose de aqui que el peso total de forraje que pueden almacenarse será el de unas 1165 toneladas.

La ejecucion de la obra que se trata de llevar á cabo, asi como el sistema de construccion y materiales que en ella han de emplearse, será de conformidad con las indicaciones de los dibujos que se acompañan y con arreglo á las siguientes instrucciones:

Se empezará por preparar el terreno en toda la extension que han de ocupar las obras, tratando de conseguir el que sea un plano horizontal debidamente apisonado, para darle la consistencia necesaria á soportar el peso que sobre él ha de gravitar sin que se produzcan dislocaciones ni agrietamientos en el pavimiento que ha de construirse.

Preparado así el terreno, se abrirá una excavacion en sentido longitudinal por la linea media de ancho de la zona de los terrenos cuya excavacion tendrá una profundidad de 2'08 m. por un ancho de 1'80 y en esta zanja se construirá un acueducto que denominamos *cloaca colectora*, la cual tendrá una altura ó luz de 1'30 metros por 0'80 de ancho á fin de que pueda penetrar un hombre en el interior de esta conduccion para las operaciones de limpieza y reparacion en caso necesario. La solera de esta cloaca será de hormigon hidraulico y los muros que constituyen el canal se construirán de mamposteria hidraulica de 0'50 ms. de espesor, cerrando el conducto por la parte superior por medio de una bóveda de medio punto de cañon seguido al 0'40 dedicion, por medio de una rosca de ladrillo con mezcla hidraulica de un espesor de 0'15 metros.

Cada uno de estos desagues particulares esta provisto en su origen ó entrada, de una regilla de hierro fundido suficiente á dar paso á las materias liquidas y trituradas, impidiendo no obstante el paso de cuerpos de grandes dimensiones que pudieran obstruir los conductos.

La cloaca colectora tendrá seis registros á lo largo de todo el pasadizo, provistos de otras tantas regillas de hierro fundido de 0'50 de lado por las que quedará obstruido el paso de entrada permitiendo no obstante el paso de las aguas y de las materias por estas arrastradas al interior del conducto ó desagüe.

Terminadas las obras de desagüe, se empezará á la apertura de excavaciones para los apoyos de los piés derechos que han de constituir los sostenes de la valla exterior é interior y divisiones de los corrales cuyas excavaciones serán en un número igual al de los piés derechos que es el de 1500, de los cuales 40 corresponden á la parte de construccion metálica que es la en donde se montara el piso alto, y el resto, corresponden á la valla de madera.

Cada una de estas excavaciones, la formara un cubo de 0'50 metros de lado por 0'80 metros de profundidad. Terminadas las excavaciones, se procederá á la colocacion de los pies derechos en el centro de cada uno de ellos, se rellenarán despues de mortero hidraulico hasta la altura de 0'62 metros á partir del fondo de la excavacion; se colocaran inmediatamente las piezas de silleria que constituyen el resguardo y saneamiento de la pieza de madera, y que tendran una dimension de 0'40 metros de base por 0'40 de altura total siendo cuadrada su seccion recta horizontal; dicha pieza de silleria sobresaldrá ó resaltara 0'12 metros sobre la linea del terreno natural quedando por lo tanto enterrado por debajo de la expresada linea una dimension ó altura de 0'18 metros; inmediatamente después se acabara de rellenar el hueco de la excavacion hasta adosar con el terreno, de hormigon hidráulica de igual naturaleza que el empleado en el relleno inferior.

Colocados los pies derechos en la forma indicada, y de tal manera que sobre salgan 3 metros sobre el terreno se procederá á colocar las tablas horizontales, que clavadas ó apoyadas en dichos pies derechos, constituiran el vallado ó cierre general de los corrales; estas piezas horizontales serán de tabión de pino de Rusia de 4'00 metros de longitud por 0'225 de alto y 0'07 de canto en las tres lineas superiores de vallado, y entre cada dos tablones quedará el espacio de 0,15 metros. La parte inferior de la valla estará formada por cinco series de tablones unidos por juxta-posicion en sentido longitudinal, formando un tablon de 0'75 de alto y de toda la longitud que mide la circumvalacion de la valla exterior.

Al propio tiempo que se construya esta obra, se acometerán también las de los desagües particulares de cada uno los corrales que afluirán normalmente á la colectora por medio de pequeños canalillos, que desde el centro de los corrales vendran á verter con una fuerte pendiente á la cloaca general ó colectora en la que penetraran por el punto de union de la boveda con los estribos.

Por la parte interior de los corrales, y en los puntos que se determinan en los planos, se construiran unos pesebres ó comederos en la forma que se expresa en el detalle de la hoja cuarta en la cual se representa tambien el abrevadero ó bebedero de plancha de hierro dulce montado sobre caballetes, que ha de instalarse en cada uno de los corrales.

Al propio tiempo que se lleva á cabo la obra del vallado se procederá al montage de la parte metalica que constituirá el recinto y piso alto del almacen de forraje, cuya obra se ejecutará por contrata especial, con una de las casas de la peninsula de entre las que se dedican á esta clase de trabajos.

No hemos entrado en el detalle de esta parte de la construccion, porque es sabido que en obras de esta naturaleza, no suele nunca realizarse lo que se proyecta de primera intencion, siendo preferible que cuando tenga que llevarse á efecto, se redacte un pliego de condiciones en el que se consiguen las de resistencia y estabilidad necesarias al oficio que ha de desempeñar la obra, y con arreglo á dichas condiciones establecer un contrato especial con la casa constructora obligando á ésta á presentar un proyecto completo con el suficiente detalle de la disposicion de la obra, dimensiones de los hierros, resistencia de los apoyos y vigas y todo cuanto concierne á las construcciones de esta índole en cumplimiento de cuanto acerca de este particular se prescriba por la empresa interesada.

Análogo procedimiento á este, se sigue en muchas obras del Estado, por creerlo mas expedito y conveniente, y en muchas ocasiones mas económico, pues á nada conduce que los Ingenieros inviertan el tiempo en pesados calculos, adoptando dimensiones para los hierros en desacuerdo muchas veces con las que se ofrecen en el mercado y en la industria, de donde resulta, que después de terminado un proyecto que ha costado muchos desvelos al autor, no puede llevarse á la practica por no acomodarse en sus detalles á los elementos de que se puede disponer, resultando de aqui que es preferible y mas conveniente, como antes hemos dicho, encargar estos proyectos á uno de los establecimientos que se dedican á esta clase de construcciones en los cuales se cuenta con los suficientes elementos y datos para conocer la clase de dimensiones de los materiales que deban emplearse, á fin de que la obra resulte adecuada y conforme al objeto que se persigue, sin exponerse á darle un exceso de resistencia innecesaria, ó por el contrario una escasez de condiciones técnicas que puedan compromsler su estabilidad; todo ello sin embargo debe llevarse con un completo conocimiento de causa y mediante la imposicion de las necesarias condiciones.

Por ello pues, no nos hemos detenido en el detalle ni en el calculo de esta parte de la obra, concretándonos tan solo la señalar en lineas generales su disposicion y aspecto dejando el examen y analisis minucioso, para el momento de la construccion con lo cual hemos creido proceder con el acierto que aconseja la prudencia para estos casos.

La sencilla inspeccion ocular de la hoja 4.ª de los dibujos que se acompañan da idea suficiente para formar concepto exacto de la obra metalica de que nos hemos ocupado.

Construida la valle y la parte metalica, y terminadas en fin todas las obras que constituyen el cerramiento de los corrales, se empezará la preparacion del terreno para colocar el piso ó pavimiento del local. A este efecto se dispondra el piso de cada uno de los corrales á cuatro aguas, concurrentes al centro de los mismos, esto es, segun cuatro planos inclinados de forma triangular, que tendran sus respectivas bases mayores en los cuatro lados de cada uno de los corrales, reuniéndose los vértices de dichos planos inclinados en la regilla que da ingreso al desague particular que conduce al general ó cloaca colectora. La inclinacion de estos planos determinara una pendiente de 0,50 por 100 que aun que parezca algo pronunciada la consideramos no obstante necesario para que las aguas puedan arrastrar el estiercol triturado y conducirlo al desagüe general; y hecho esto, se procederá á la construccion del pavimiento propiamente dicho, el cual se compondrá de tres lechos, uno inferior de un espesor de 0'05 metros de hormigon hidráulico de cemento y grasa manuda bien apisonado y compacto; otro lecho intermedio de piedra en secc machacada al tamaño maximo de 0,04 centimetros y arreglada de tal manera que presente una superficie lo mas uniforme que puede obtenerse con este material, y con los menos intesticios posible.

Sobre este lecho de piedra, se verterá una lechada de cemento portland de consistencia bastante fluida hasta rellenar completamente todos los huecos de la piedra y conseguir que se forme sobre ésta una capa de un centimetro de espesor, consiguiendo de esta suerte, obtener un piso completamente impermeable á la par que elástico y consistente, mediante el cual y teniendo cuidado de observar una conveniente policia, se obtendrá un estado de limpieza y áseo que alejará toda sospecha de que pueda este establecimiento ser un foco de infeccion, pues disponiendo como se dispone, de agua tanto del mar como del abastecimiento de la poblacion, puede conseguirse con escaso esfuerzo mantener los corrales en un estado de limpieza y aseo que respondan á las prescripciones de la mas exigente higiene.

La limpieza puede conseguirse, bien sea por baldeos diarios, bien por mangas de riego con los que podran lavarse los pisos una o dos veces al dia, desaguando las materias recogidas por el lavado en la forman descrita anteriormente, esto es: desde los corrales y por los conductos particulares á la cloaca ó colectora general, de esta á la de desagüe de la poblacion, que pasa por la plaza de Olózaga, y vertiendo en el mar por el mismo sitio por donde actualmente vierte.

El acceso al interior del recinto de los corrales, tendra lugar por los extremos del pasadizo ó callejon central y por otros cuatro puntos de cada uno de los lados mayores destinados estos últimos á la entrada y salida de los animales. Las entradas recayentes de la parte del mar se denominan en America canaletas, las cuales se corresponden con las salidas situadas al lado opuesto los que se conocen bajo el nombre genérico de Mangas de salida; estas tienen un ensanchamiento en la parte inmediata al callejón, que obedece á los fines de que la aglomeracion de ganado al tiempo de salir del recinto para ser reexpedido, encuentre en aquel punto mayor espacio para sus movimientos y ordenar las maniobras de salida.

El ganado al ser desembarcado desde el mar, penetrará en el recinto de los corrales por las expresadas canalejas llegando hasta el callejon ó pasadizo desde el cual se le destribuiria ordenada y convenientemente, en sus respectivos alojamientos. Cuando tengan que salir las reses de los corrales para ser reexpedidas á su postrer destino, se las conducirá por las ante dichas mangas frente á las cuales y merced á la linea ferrea que corre paralelamente y junto á uno de los lados mayores del recinto se colocaran en los vagones en los cuales han de ser conducidos al punto de su destino.

La operacion de entrada á cada uno de los corrales asi como la de salida por las mangas, se practicará con el mayor orden y con toda comodidad, merced á la disposicion de las tranqueras ó puertas, que á la vez que sirven para cerrar y aislar los corrales estan destinadas también á obstruir el callejon en el punto donde convenga, pues colocado el eje de giro de cada puerta en el punto de interseccion del tabique divisorio de los corrales con la valla recayente al pasadizo ó callejon, y siendo este de la misma anchura que las puertas de los corrales, se comprende desde luego que al girar la puerta sobre su eje describira un arco de circulo que al llegar á 90 grados habra dejado libre la puerta del corral y obstruido el callejon en la prolongacion del tabique divisorio; y estas operaciones llevadas á cabo con la pericia que les es peculiar á los que se dedican á esta clase de labores, permite que el ganado se conduzca con la mayor facilidad desde el pasadizo al corral que se desee, asi como desde este á la manga por donde convenga efectuar la salida para su embarque y reexpedición.

Los documentos que integran este proyecto son tres: el 1.º es la presente Memoria en la cual se explica el objeto que se propone el peticionario y se describe á grandes rasgos la obra que se trata de llevar á cabo, incluyendo al final de este documento el estado de cubicaciones de toda la obra; el documento n.º 2 lo constituyen cinco hojas de planos, á saber:

Hoja 1.ª Plano general del puerto y emplazamiento de los corrales.

Hoja 2.ª Planta y alzado general del emplazamiento de los corrales.

Hoja 3.ª Detalles de los corrales.

Hoja 4.ª Detalles.

Hoja 5.ª Piso elevado para depósito de forraje.

El documento n.º 3 lo constituye el presupuesto, en el cual figuran en primer lugar los cuadros de precios de operarios de materiales y de unidades de obra, habiendose

dispuesto el cuapro n.º 2 en la forma prevenida en las disposiciones vigentes para el caso en que tuvieran que abonarse unidades de obra no concluidas.

El presupuesto propiamente dicho, consta de seis presupuestos parciales de cada una de las obras que se considera subdividido el proyecto, y un resumen ó presupuesto general en el que van incluidos todos los presupuestos parciales, los que valoradas las obras por el importe material de las mismas asciende el coste de todas ellas a la cantidad de 468.174'86 pesetas, no habiendo incluido el presupuesto de contrata, porque el proposito del peticionario es el de ejecutar las obras por el sistema de administracion.

No se acompañan tarifas, por que la obra que se trata de llevar a cabo ha de ser para uso esclusivo del peticionario, sin que en ella tenga que fundarse ninguna explotacion por la cual haya de tributar el público en manera alguna directa ni indirectamente.

La simple inspeccion de los dibujos contenidos en el documento número 2 dan idea clara y suficiente de la obra que se trata de llevar a cabo, y dada la suficiencia y pericia de los funcionarios que por ministerio de la Ley han de intervenir en su examen, creemos ocioso detenernos en este punto en una detallada descripcion que á nada podria conducir, como no fuera a hacer mas enojosa y pesada la lectura de esta memoria.

Solo nos resta para terminar, transcribir al pié de la letra, las explicaciones que el señor Ingeniero Director de las Obras del puerto de Tarragona dió en 29 de Agosto de 1902 al señor Consul de la República Argentina a propósito del asunto de que se trata y que dicen asi:

Dicho esto, solo nos resta hacer un llamamiento a todas aquellas personas y entidades que, ya por su cargo ó por su posicion oficial deban intervenir ó puedan influir en la resolucion de este expediente, rogándoles que fijen su atencion en la importancia inestimable que encierra el asunto de que se trata, tanto para la regeneracion del puerto de Tarragona cuanto para el porvenir y prosperidad de esta poblacion y su comarca, debiendo significar ademas que los beneficios que reportará la realizacion de este proyecto no quedan circunscritos a las ventajas que obtengan Tarragona y su puerto, sino que repercutirán de una manera notable y beneficiosa en los intereses de toda la nacion ya que por razon del asunto que se trata de llevar a cabo se conseguirá sin duda alguna que un articulo tan imprescindible para la vida del individuo y de tan imperiosa necesidad como es la carne, se obtenga en lo sucesivo a precios asequibles a las modestas fortunas, que hoy solo con gran penúria pueden alcanzar el satisfacer esta necesidad de la vida animal.

Fundados en estas razones creemos que nuestro proyecto, ha de encontrar la mas favorable acogida y no alcanzamos a poder sospechar que persona alguna, sea cual fuese su posicion dentro de la esfera social, se niegue á prestarle su concurso ni deje de apoyarlo en la medida de su esfuerzo.

Confiados en la bondad de la idea y no en las condiciones del proyecto que se acompaña es por lo que tenemos la mas intima conviccion de que ha de ser aprobado, y otorgada la concesion que se solicita, y que en plazo breve ha de ver Tarragona realizada esta obra que sin duda de ningun género ha de ser sólida base de su regeneracion.

Tarragona 25 de Mayo de 1903.

El Peticionario *Angel Artal.*—El Ingeniero, *Antonio Ubach.*

Notas de la localidad

Al medio de ayer reuniose en uno de los salones de las Casas Consistoriales, convocadas por el Sr. Pallarés, y bajo su presidencia, 14 señores concejales, al objeto de enterarse y examinar los planos de los corrales que deben ser construidos en el muelle de costa, si la Junta de Obras del Puerto informa favorablemente y la superioridad dá su aprobacion.

El Sr. Artal, leyó una luminosa memoria que publicamos en otro lugar de este numero y dió explicaciones tan claras y precisas que todos los presentes quedaron completamente convencidos de que seria un beneficio inmenso para toda la realizacion de proyecto tan colosal.

Nosotros en nuestra modesta esfera, aportaremos nuestro grano de arena, esperando que todos los tarraconenses, sin distincion de clases, y apartan lo miras politicas, contribuiran con la medida de sus fuerzas á que sea un hecho lo que hoy no es más que un proyecto.

Hora es ya de que, dejándonos de idealismos, vivamos á la moderna y sin preocuparnos de que para vivir, es necesario acumular elementos de vida, que levanten á Tarragona de su postración moral y material.

Cero y van mil...

Un perro que hacia dos dias que presentaba evidentes señales de hidrofobia, mordió en la mañana de ayer á dos personas y á tres ó cuatro perros.

Por disposición de la alcaldía fueron muertos los perros mordidos y las personas pasarán á Barcelona á fin de ser curados por el Dr. Ferrán.

En el local destinado á la «Secció excursionista» del «Atento tarraconense», tuvo lugar anoche la anunciada reunión de artistas, industriales y representantes de la prensa, á cuyo acto tuvimos el gusto de asistir, correspondiendo á la atenta invitación recibida.

El objeto de la convocatoria, como saben nuestros lectores, era para tratar de la celebración de una exposición de Bellas Artes, Industrias artísticas y arte con retrospectivo motivo del cuarenta aniversario de la fundación del Ateneo, de cuyo importante asunto nos ocuparemos en nuestro próximo número.

Celebróse ayer en nuestra Audiencia Provincial un juicio por jurados, contra un vecino de Torredembarra llamado Juan Rovira, acusado de haber cometido un robo y haber amenazado de muerte á sus padres.

Después de las pruebas y apesar de haber dado el jurado veredicto de culpabilidad, fué unicamente condenado á cuatro meses de cárcel por el segundo delito, por especial el tributo de derecho que no habia revistado el robo, tratando unicamente de un hurto doméstico.

Un joven de 14 años que se dedicaba á triturar carne de cerdo, para hacer embutidos, tuvo la desgracia de que la maquina le cogiera un dedo magullándoselo por completo.

Hubo necesidad de que le fuera amputado, á fin de evitar la gangrena.

El hecho paso el lunes pasado en la vecina ciudad de Valls.

La Tesoreria de Hacienda de esta provincia ha señalado para hoy el pago de los libramientos siguentes:

A D. Manuel Escobar, 48'95.
A D. Rafael Figueroa, 283'20.
A D. Manue Ochoa, 24'92.
A D. Leandro Ibar, 864'84
A D. Rafael Duran, 820'94.
A la Arrendataria de servicios públicos, 654 54.

Por la guardia civil del puesto de Batea ha sido detenido un vecino de Vilanova de Escornalbou por haber talado quince almendras de una finca de aquel término municipal.

Esta noche, á las nueve, nuestro compatricio D. Angel Artal dará una conferencia en el «Centro Industrial», explicativa de su proyecto para el establecimiento de un depósito de ganado vivo pracedente de la República Argentina.

La Junta directiva del mencionado Centro nos suplica invitemos á la expresada reunión á los señores socios y demás personas que deseen conocer y apreciar aquel proyecto.

Como de costumbre, el mercado celebrado ayer en nuestro plaza careció de importancia.

Ha sido nomprado delegado de Hacienda de la provincia de Lugo el electo para la de Cuenca nuestro querido amigo particular D. Mariano Albaladejo, importante cargo que ha venido desempeñando con mucho acierto en esta provincia.

El Instituto provincial ha señalado del 10 al 20 de Junio próximo para los exámenes de enseñanza libre.

Crònica oficial

Registro civil

Inscripciones verificadas en el dia de ayer

NACIDOS.—Ninguno.
FALLECIDOS.—Ninguno.
MATRIMONIOS.—Ninguno.

Boletin religioso

SANTOS DE HOY.—S. Beda vener, pbro. y S. Juan papa y mr.

SANTOS DE MAÑANA.—S. Justo ob. de Urgel y otro y S. Justo cf.

CORTE DE MARÍA

Hoy se hace la visita á Ntra. Sra. de Montserrat en la Catedral.

ORACIÓN DE LAS CUARENTA HORAS

Continúan en las Dominicas de la Presentación S. D. M. se tendrá de manifiesto por la mañana de ocho á once y por la tarde de cuatro y cuarto á siete, celebrándose lasmisas de costumbre.

Telégrafo y teléfono

El sudexpreso de Paris

Madrid, 26, 14'10.

A pesar de haberse suspendido la carrera de automóviles, ha salido de París á la hora fijada el tren de lujo que se organizó para presenciar las principales peripecias y en el llegarán á esta córte buen número de corredores que se encuentran actualmente en Burdeos y distinguidas señoras.

Bolsín

Madrid, 26, 18'15.

En el corro se cotizó esta tarde:
Fin mes, 76'42.
Fin próximo, 76'60.
Francos, 36'30.
Libras, 34'30.
Empréstito nuevo, 96'05.

IMPRENTA LLORENS, GIBERT Y CABRÉ

PASTILLAS SERRA SON LAS MEJORES PARA CURAR LA TOS

todas las enfermedades del aparato respiratorio, porqué modifican las mucosas, facilitan la espectoración y quitan la opresión del pecho y la fatiga.—Pueden tomarse sín peligro pues no contienen opio ni morfina.

SE VENDEN: EN LA FARMACIA DEL CENTRO, DE MANUEL FONT, RAMBLA DE SAN JUAN, 57.—TELÉFONO 48.

MIGUEL ESCUDER

NUEVO MOTOR «IDEAL»

DESDE 1 Á 150 CABALLOS DE FUERZA

EL MAS ECONÓMCO Y SIMPLIFICADO

funciona con gas hulla, acetileno y pobre

INSTALACIONES completas para elevar agua por medio de bombas con moto acetileno.

FÁBRICA EN LA BARCELONETA (BARCELONA)

Para informes y pedidos, dirigirse al representante exclusivo en esta provincia: D. GREGORIO FERNÁN, Arrabal del Teatro, 11, Reus.

ANUARIO DEL COMERCIO DE ESPAÑA

CUBA, PUERTO RICO, FILIPINAS, ESTADOS HISPANOAMERICANOS Y PORTUGAL

Vigésimacuarta edición, 1902.

(BAILLY-BAILLIERE)

Ilustrado con los mapas de las 49 provincias de España y el de Portugal.

Premiado con Medalla de Oro en la Exposición de Matanzas 1851 y de Barcelona 1888, Medalla de Plata en la de París 1889, Gran Diploma de Honor en el Concurso Internacional de Madrid de 1890, la más alta recompensa en la Exposición de Chicago de 1893 y Medalla de Oro en la de París de 1900.

RECONOCIDO DE UTILIDAD PÚBLICA POR REALES ÓRDENES.

Obra útil é indispensable para todos.
Evita pérdida de tiempo.—Tesoro para la propaganda industrial y comercial.—Este libro debe estar siempre en el bufete de toda persona, por insignificantes que sean sus negocios.

Precio: 25 pesetas

(franco de portes).

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE É HIJOS, Plaza de Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo

ESQUELAS

Se reciben en la imprenta de este periódico hasta la una de la madrugada.

Sociedad general de Transportes Marítimos de Marsella

SERVICIOS DEL MES DE JUNIO DE 1903

LINEA DIRECTA PARA EL RIO DE LA PLATA

Saldrá de Barcelona el 21 de Junio directamente para Montevideo y Buenos Aires el magnífico y rápido vapor francés

ALGERIE

LINEA PARA EL BRASIL

Saldrá de Barcelona el dia 11 de Junio para Bahía, Rio Janeiro y Santos, el grandioso y acreditado vapor francés

ITALIE

Consignatarios en Barcelona, RIPOL Y COMPAÑIA, Dormitorio de San Francisco, 25, principal.

EL DR. J. JORDAN DENTISTA

tiene el honor de ofrecer á sus numerosos clientes y al público en general el GABINETE ESTOMATOLÓGICO que con arreglo á los adelantos de la ODONTOLOGIA moderna ha establecido en

BARCELONA, PASEO DE GRACIA, NÚM. 4, 1.°

(esquina Caspe) junto á los teatros Tívoli y Novedades y participarles á la pr... se OPERA TODOS LOS LUNES en REUS en su antigua clínica dental.

Plaza Prim, núm. 2, principal

de 9 mañana á 5 tarde.



Capital social 726.000 pesetas

entre Colectivo, Comanditario y de Cuentas en Participación.

Señor Gerente de la Compañía
The Cosmo, S. en C.ª y de C. en P.
Concesionaria del *Elixir Verdi*.
Barcelona.

Muy señor mío: Cumplo gustoso con el deber de dedicar á usted cuatro renglones para significarle que el preparado medicamentoso *Elixir Verdi* es un excelente tónico estomático y reconstituyente de seguros resultados en el tratamiento de las enfermedades crónicas del tubo digestivo y afecciones cloro-anémicas, pues he tenido la ocasión de emplearlo en varios enfermos habiendo conseguido resultados siempre buenos, entre estos puedo citarle á la jóven M. B... y al adulto J. C. que después de una larga enfermedad en a que habían perdido las fuerzas han recobrado, las energías y hoy se han podido dedicar á sus ocupaciones habituales.

Autorizo á usted para dar publicidad al buen concepto que tengo formado del *Elixir Verdi*.

Queda de usted afectísimo s. s. q. b. s. m.

Emilio Ferrer.

Médico de la Casa de Socorro de Gandia.
Gandia, 27 Marzo de 1902.

El *Elixir Verdi* se halla de venta en todas las buenas Farmacias á 2 pesetas frasco.

FUERA SANDALO

Aseguran y certifican la mayoría de médicos célebres del Globo después de convencidos de las propiedades altamente balsámicas del MATA-FLUJOS PARADELL al *copaibato cálcico* ó sea la resina (sin el aceite) del bálsamo de copaiba combinada con la cal que es *insustituible* para curar:

En 15 dias con el Mata-flujos n.° 1, 4 Ptas. frasco: Las purgaciones recientes, la estrechez, arenillas, cálculos, catarro de la vegiga, retenciones de orina, escozores uretrales y demás afecciones genito urinarias.

En 48 horas con el Mata-flujos n.° 2, 4 ptas. caja: La purgación crónica y la gota militar acompañado en casos rebeldes la Inyección MATA-FLUJOS PARADELL 3 Ptas. frasco.

En 15 dias con el Mata-flujos n.° 3, Frasco, 5 ptas.: El flujo blanco de la mujer desapareciendo el dolor de estómago de que muchas veces va acompañado: Supositorios para Señora 3 Ptas. caja.

Farmacia Pradell. Córtes (Granvia), 151.-BARCELONA

LA GOTA Y REUMA SE CURAN EN 24 HORAS

con el milagroso

ELIXIR ANTIGOTOSO DE LASSERRE

¡¡48 años de éxito!!

En ninguno de los muchísimos casos en que se ha usado dejó de producir los mejores resultados, siendo el asombro de los enfermos que padecen tan terrible enfermedad. El libro de 80 págs. en 8.° mayor, que contiene el Tratamiento de la Gota y Reuma, vale 50 cs. de pta. DR. PIZÁ, Plaza del Pino, 6, Barcelona.

El mejor y más agradable

PURGANTE

—Tisana del labrador—

Purgante, depurativa, laxante, refrescante, diurética y digestiva.

Cura la tos, los resfriados, el restreñimiento, los catarros gástricos è intestinales, los dolores ciáticos y neurálgicos; facilita la digestión, calma los calambres de estómag y vientre; es muy agradable al paladar y no fatiga al paciente.—Se vende en Farmacias á 0'50 pesetas cartera, por correo á 0'60.—Depositario; AUSTRI, VERTRALLÁNS, NUM. 5, BARCELONA.

En Tarragona, FARMACIA del SR. SANS, Bajada de Misericordia, 5.

En Tortosa, FARMACIA del SR. MONER, calle den Carbo.

Establecimiento tipográfico DE LLORENS, GIBERT Y CABRÉ

CALLE FORTUNY, 4

TARRAGONA

En este antiguo y acreditado establecimiento se confeccionan toda clase de trabajos tipográficos por difíciles que sean.

NO MAS VELLO



BORRELL Hnos., Asalto, 52, Barcelona

En Tarragona: J. Folguera, Rambla S. Juan, 56